

Repositório ISCTE-IUL

Deposited in *Repositório ISCTE-IUL*:

2019-02-26

Deposited version:

Post-print

Peer-review status of attached file:

Peer-reviewed

Citation for published item:

Sousa, B. D. N., Ochoa, R. & Sampaio, M. (2018). Cidade e caminhos-de-ferro: análise da evolução urbana em Albergaria-a-Velha. In 7ª Conferência Anual da Rede Portuguesa de Morfologia Urbana, PNUM 2018. Porto

Further information on publisher's website:

--

Publisher's copyright statement:

This is the peer reviewed version of the following article: Sousa, B. D. N., Ochoa, R. & Sampaio, M. (2018). Cidade e caminhos-de-ferro: análise da evolução urbana em Albergaria-a-Velha. In 7ª Conferência Anual da Rede Portuguesa de Morfologia Urbana, PNUM 2018. Porto. This article may be used for non-commercial purposes in accordance with the Publisher's Terms and Conditions for self-archiving.

Use policy

Creative Commons CC BY 4.0

The full-text may be used and/or reproduced, and given to third parties in any format or medium, without prior permission or charge, for personal research or study, educational, or not-for-profit purposes provided that:

- a full bibliographic reference is made to the original source
- a link is made to the metadata record in the Repository
- the full-text is not changed in any way

The full-text must not be sold in any format or medium without the formal permission of the copyright holders.



A Produção do Território: Formas, Processos, Desígnios

Cidade e caminhos-de-ferro

Análise da evolução urbana em Albergaria-a-Velha

Bruno Dias Nunes Sousa^{1 *}, Rita Ochoa^{2 **}, Mafalda Teixeira de Sampaio^{3 ***}

1 bruno_sousa.92@hotmail.com, 2 rita.ochoa@ubi.pt, 3 mgts@iscte-iul.pt

** UBI; ** CIES-IUL/UBI; *** CIES-IUL*

A implementação dos caminhos-de-ferro originou consideráveis transformações territoriais e fomentou o planeamento urbano. Independentemente do atual abandono das infraestruturas ferroviárias e dos problemas consequentes para as cidades, que vêm as áreas ocupadas por essas mesmas infraestruturas transformarem-se em vazios urbanos, aborda-se neste artigo a sua relação com a implantação e crescimento de tecido urbano. Parte-se da análise da implementação dos caminhos-de-ferro em Portugal, que ainda que tardia (segunda metade do séc. XIX), veio a constituir um fator determinante na transformação do território.

Mediante este enquadramento, é objetivo fundamental compreender as relações entre a implementação dos caminhos de ferro e o desenvolvimento urbano, a partir do caso da cidade de Albergaria-a-Velha e da sua relação com a Linha do Vale do Vouga. Para estudar esta questão, o artigo encontra-se organizado em três momentos principais. Primeiramente, é abordada a inclusão dos caminhos-de-ferro nas cidades em geral. Depois, num segundo momento, é estudada a implementação dos caminhos de ferro em Portugal. Por fim, o artigo incide no caso de Albergaria-a-Velha e na forma como a implementação dos caminhos de ferro se relaciona com o desenvolvimento urbano, neste território.

Introdução

Este artigo tem como objetivo fundamental compreender as relações entre a implementação dos caminhos de ferro e o desenvolvimento urbano, a partir do caso da cidade de Albergaria-a-Velha e da sua relação com a Linha do Vale do Vouga.

A metodologia adotada neste estudo resume-se nos seguintes pontos: 1) Recolha de documentação em arquivos históricos; 2) Análise de cartografia e dos projetos para a linha férrea e respetiva produção de desenhos analíticos da evolução da malha urbana de Albergaria-a-Velha; 3) Análise de plantas e produção de esquemas para o estudo da relação entre a linha férrea e o desenvolvimento urbano.

A visita aos arquivos históricos do IMT, do CIGeoE, da DGT e da Câmara Municipal de Albergaria-a-Velha resultou na seleção de três cartas militares, datadas de 1949, 1977 e 1990, bem como de diversas imagens aéreas e fotografias históricas da cidade, e ainda na recolha dos projetos originais para a construção da linha férrea do Vale do Vouga, no troço dos limites urbanos da Cidade de Albergaria-a-Velha.

Nos desenhos analíticos referentes à evolução da malha urbana, são interpretados os seguintes períodos históricos: a) séc. XVII - primeiras referências à malha urbana, documento histórico do acervo privado; b) séc. XIX - correspondente à nomeação de Albergaria-a-Velha a sede de concelho; c) 1ª metade do séc. XX - implementação da linha férrea e abertura de novas ruas; d) atualidade (até 2018) - mudanças significativas na malha urbana, com a abertura da zona industrial, novos arruamentos e consequente bipolarização da cidade.

Nos esquemas de relação do desenvolvimento da malha urbana com a implementação da linha de caminho de ferro a partir da cartografia, são estudadas as seguintes datas: a) 1908 (data anterior à implementação da linha férrea); b) 1910 (data posterior à construção da linha férrea); c) 1950; d) 2018.

1 Cidade e caminhos-de-ferro

Em meados do séc. XVIII, as cidades liberais apresentavam uma malha urbana delimitada, em muitos casos, por muralhas (Benevolo 1984). Era corrente o uso dos transportes fluviais e marítimos, mas também de veículos de tração animal e animais de carga, que circulavam por estradas sinuosas de terra batida ou empedrada. O curto alcance dos transportes terrestres apenas permitia às cidades uma circulação à escala do peão (Alves 2015).

Com o aparecimento das primeiras linhas férreas, ainda no final do Séc. XVIII, nas cidades do norte da Europa, principalmente em Inglaterra, desenvolveram-se novas indústrias que cresceram nos seus centros. Cidades como Londres duplicaram a sua população em apenas uma geração. Também Manchester cresceu a um ritmo acelerado e em condições insalubres (Benevolo 1981).

A ferrovia e o crescimento industrial, associados à falta de condições de higiene e habitabilidade dentro das cidades, foram os principais impulsionadores da primeira quebra dos limites urbanos, o derrube das muralhas (Salgueiro 1992).

Descrita por Mumford (1982, 544) como ‘propagação motorizada’, a larga expansão urbana que viria a mudar radicalmente o uso dos solos e a paisagem da época, deve a sua existência à implementação do transporte ferroviário de passageiros, “o fascinante novo meio de locomoção, acolhido como a definitiva garantia de intercâmbios cada vez mais rápidos e frequentes entre terras distantes” (Gravagnuolo 1998, 78).

O ano de 1830 fica marcado pela construção da primeira grande linha de caminho-de-ferro entre duas das maiores capitais industriais da época, Manchester e Birmingham. Posteriormente, tem início a grande rede de caminhos-de-ferro que se espalhou pelos grandes centros europeus e que suplantou todos os restantes meios de transporte, tornando-se num dos ícones da revolução industrial, “os agentes geradores da nova cidade eram a mina, a fábrica e a ferrovia” (Mumford 1982, 483).

Este novo meio de transporte teve também um impacto na estruturação de novos aglomerados habitacionais fora dos centros urbanos, os subúrbios. A sua configuração linear, capaz de alcançar uma vasta extensão de quilómetros, passava também a definir novos núcleos a cada nova estação implementada. As novas formações, que se organizavam ao redor de cada estação, tinham inicialmente uma extensão relativamente pequena, dado o facto de as deslocações se realizarem a pé ou de tração animal entre a estação e as habitações. O novo modelo de expansão territorial, permitido apenas pelo comboio, era assim de pequenas aglomerações, “com paragens de quatro ou de oito em oito quilómetros” (Mumford 1982, 544), distância comum entre as diferentes estações ao longo da linha, que passavam assim a funcionar, como portas das cidades.

Os caminhos-de-ferro traziam consigo novas possibilidades de mobilidade e habitabilidade, mas também de negócios, não só na indústria como também no sector imobiliário, o que significava valorização de terrenos (Mumford 1982). Em 1840, era cinco vezes mais caro expropriar em Inglaterra que na Alemanha e dez vezes mais caro que na América (Benevolo 1981). Isto viria a condicionar os desenhos dos novos caminhos-de-ferro e por consequência o próprio desenho do espaço público.

A inexistência de uma prática de urbanismo ou leis que visassem a ordem e regulação da imagem da cidade, beneficiava as construtoras das linhas, que se viam limitadas apenas pelas condições naturais dos terrenos, algo que viria a mudar já perto do final do Séc. XIX (Mumford 1982).

2 Os caminhos-de-ferro em Portugal

Apesar dos 30 anos de atraso relativamente a Inglaterra (primeiro país a construir caminhos-de-ferro), Portugal celebrou, em 28 de outubro de 1856, a primeira viagem de um comboio em solo nacional. Sinónimo de cultura e avanço tecnológico, este novo meio de transporte era o veículo para a modernização das mobilidades portuguesas. Com a garantia do transporte de grandes volumes, era bem acolhido não só pelas pessoas que procuravam uma maior mobilidade, mas também pelas

grandes indústrias que procuravam uma internacionalização, dando-se também início à expansão dos caminhos-de-ferro portugueses.

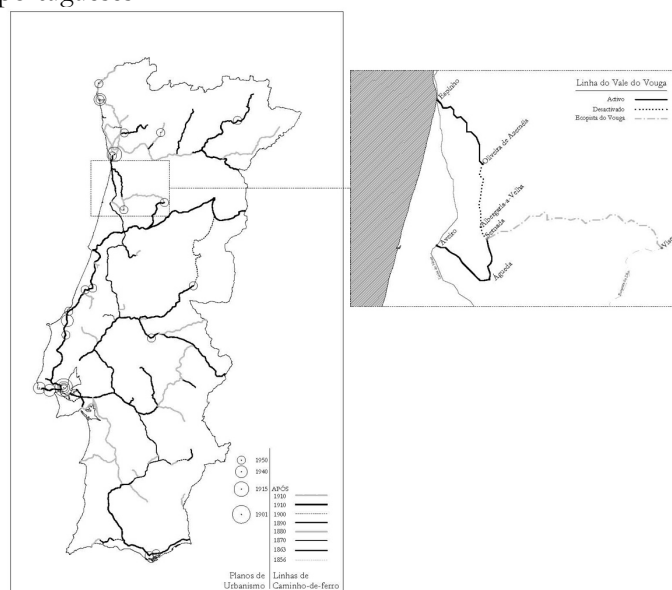


Fig. 1 - Esquema cronológico da relação entre a implantação dos caminhos-de-ferro e os planos de urbanismo que segundo Alves (2015), tiveram uma maior relação com os caminhos-de-ferro. Destaque sobre a linha Vale do Vouga.
Fonte: (Sousa 2018).

Há muito tempo defendida pela intelligentsia portuguesa (Pinheiro 2008), a construção dos caminhos-de-ferro era vista como uma oportunidade de abrir as portas da Europa a um país que era então geograficamente desfavorecido. Inclusivamente o papel português nas redes internacionais podia ser diferente, dado que na Europa, as intenções de uma rede ferroviária que convergisse em Portugal e beneficiasse as ligações marítimas ao continente americano, eram vistas com agrado.

Aquando da construção dos caminhos-de-ferro portugueses, imperava igualmente uma ideologia de Iberismo como a solução para uma ligação entre a Europa e a Península Ibérica, a qual pretendia fomentar as boas relações peninsulares, o fim das barreiras nacionais e a união do mercado Ibérico. Em 1844, é publicado em Real Decreto a medida que estabelecia a bitola (distância entre carris) de 1.674 mm nos caminhos-de-ferro espanhóis. Esta decisão condenava os comboios espanhóis ao enclausuramento perante o resto da Europa que adotava a bitola de 1.435mm. Portugal, que iniciaria na década seguinte a construção das suas primeiras linhas (a linha do Leste e a linha do Sul) na métrica de bitola europeia, é obrigado a alterar ambas para a medida Espanhola, como consequência das boas relações dentro mercado Ibérico (Alves 2015).

Isolados da Europa, restava assim aos dois países estruturar uma rede de caminhos-de-ferro que diminuísse as fronteiras e as distâncias entre ambos. Para tal, assinam em 1866 um tratado de livre-trânsito de caminhos-de-ferro e no ano de 1868 é inaugurada a linha entre Lisboa e Madrid, a primeira, entre os dois países.

A topografia irregular, variada e difícil de vencer, juntamente com as diversas crises económicas que o país sofreu, contribuíram para a fragilidade da rede ferroviária nacional (Alves 2015). Para além dessas questões verificava-se uma lacuna grave ao nível das cartas topográficas disponíveis que eram pouco rigorosas.

Apesar de a implementação dos caminhos-de-ferro terem contribuído para ligar várias regiões de Portugal, alguns territórios permaneceram isolados (Pereira 2010). A construção tardia e pouco vasta dos caminhos-de-ferro portugueses¹, demonstra a inexperience dos engenheiros portugueses existente à época. O primeiro plano nacional de conjunto da rede de caminhos-de-ferro, surge em 1877, quando já a extensão da rede ferroviária era superior a 1000km construídos. De facto, a principal intenção do plano era claramente ligar Lisboa ao Norte, ao Sul e a Espanha, negligenciando os restantes aglomerados (Silveira et al. 2011).

¹ Em 1911, apenas 51% da população tinha acesso aos caminhos-de-ferro (Silveira et al., 2011) (considera-se como área acessível aos caminhos-de-ferro todos os centros cívicos situados num raio de 5km).

3 Albergaria-a-Velha e a linha do Vale do Vouga

Enquadrada a sul pelo Rio Vouga e a oeste pelo Rio Caima, Albergaria-a-Velha assumiu uma posição estratégica aquando do uso dos transportes fluviais, posição estratégica esta que se mantém atualmente com os rápidos acessos viários a partir de qualquer ponto do país. Um dos marcos mais relevantes para o seu desenvolvimento urbano foi a implementação da linha férrea do Vale do Vouga no início do séc. XX, a qual cortava a cidade no seu centro e se encontra hoje devoluta no troço entre Oliveira de Azeméis e Sernada, formando neste, um ‘vazio gratuito’².

3.1 Estrutura de ocupação do território albergariense

Até ao séc. XVII, o aglomerado de Albergaria-a-Velha era morfologicamente constituído por um conjunto de ruas de acesso aos lugares vizinhos, configurando uma malha urbana dispersa de um espaço que não dispunha de um centro urbano definido. O facto de este aglomerado se ter desenvolvido em torno da estrada real, deu origem a que a maioria do comércio local se concentrasse neste eixo e o edificado se prolongasse ao longo do mesmo³.

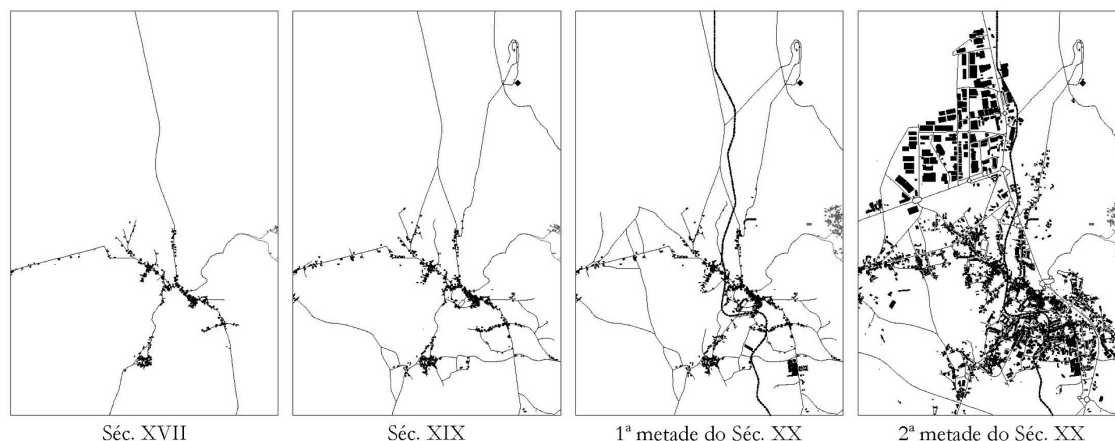


Fig. 2 - Evolução do Aglomerado urbano de Albergaria-a-Velha Fonte: (Sousa 2018).

Através da análise da **Erro! A origem da referência não foi encontrada.**, é possível perceber que a estrutura ramificada do aglomerado assumia uma posição estratégica nas transações comerciais da época. Além da estrada real que unia Coimbra ao Porto através de Albergaria-a-Velha, passava também em Albergaria a estrada que unia Aveiro a Viseu (atual EN16). Esta via, detinha uma enorme importância à época, acolhendo desde 1692 a Igreja Paroquial, erguida por ordem do Rei D. Pedro II (Pinho 2001). Uma das primeiras vias surgida foi a rua Gonçalo Eriz, que na altura era a única via de ligação entre Albergaria-a-Velha e Assilhô⁴.

Durante o séc. XIX (**Erro! A origem da referência não foi encontrada.**) o aglomerado sofre algumas transformações, primeiro com a construção de uma capela na Senhora do Socorro em 1857 e respetiva via de acesso (Pinho 1944), depois com a construção de um centro urbano, projeto do “Tenente Brito Rebelo incorporando uma nova conceção urbanística que trouxe modernidade à vila e que ainda hoje constitui o centro urbano de Albergaria” (Pinho 2001, 40). Neste projeto foi erguido em 1897 o Edifício dos Paços do Município e através do centro formaram-se novas vias que unificaram o restante edificado.

Na primeira metade do séc. XX (**Erro! A origem da referência não foi encontrada.**), Albergaria volta a sofrer transformações territoriais, desta feita com a construção em 1910 da linha férrea do

² Termo utilizado por Choay 1998 para representar os vazios urbanos.

³ Este eixo é composto atualmente pelas ruas secundárias: Comendador Augusto Martins Pereira; Mártires da Liberdade; Santo António; Hospital, a antiga Rua Direita; Dr. Alexandre Albuquerque; 1º de Dezembro.

⁴ Albergaria-a-Velha tem a sua origem na carta do couto de Osselo (Assilhô), redigida em 1116 pela Rainha D. Teresa a Gonçalo Eriz, senhor das terras de Osselo, este é “o primeiro documento em que Portugal figura com o título de reino” (Herculano, 2007:224). No documento, a rainha cede as terras daquele “lugar à beira da estrada” a Eriz para que se possa ali erguer uma albergaria, capaz de acolher “pobres e passageiros”, dando guarida a todos os que por ali passavam nas suas deslocações entre o Norte e o Sul (Marques 2005,46).

Vale do Vouga, um dos factos mais significativos na ocupação territorial do aglomerado. Na década de 30 surge uma das artérias mais importantes da cidade, a Avenida Bernardino Máximo de Albuquerque, que uniu os lugares de Albergaria-a-Velha e Assilhô, que até aqui constituíam dois espaços fisicamente independentes. Apesar destas transformações territoriais e da instalação de indústria em Albergaria e lugares vizinhos, não é visível um acréscimo de edificação durante o período.

A maior transformação territorial do aglomerado dá-se na segunda metade do séc. XX (**Erro! A origem da referência não foi encontrada.**) com a construção da Variante de Albergaria-a-Velha (IC2), circundando-o a nascente. Esta nova realização permitiu o desvio da nacional para os limites do povoado, libertando o seu núcleo central do movimento originado pela circulação externa à cidade. Com a crescente dinâmica populacional da urbe, constroem-se novos equipamentos, como o mercado municipal em 1968 e durante a década de 70 as escolas preparatória e liceal (atualmente a escola secundária e a incubadora de empresas, construídas sobre o demolido bairro social do Napoleão). A partir destas, deu-se início ao processo de urbanização da zona sul e sudeste da cidade, formando um novo centro na praça Fernando Pessoa, configurando uma área atualmente designada como os “Novos Arruamentos”. No ano de 1983 é inaugurada a Zona Industrial a norte da cidade e consequente extensão da malha urbana até aos limites desta mesma zona.

3.2 A relação entre a implementação do caminho de ferro e o desenvolvimento urbano

“La interacción entre el medio urbano y el ferrocarril genera fricciones que, si bien tienen su origen en el inadecuado crecimiento urbano y en el desenfoque del planeamiento urbanístico, afectan tanto al funcionamiento urbano como al ferroviario.” (Santos y Ganges, 2007: 25)

Com a finalidade de perceber a influência da linha férrea no desenho da cidade, esta subsecção consiste na análise gráfica da cartografia em quatro momentos no desenvolvimento urbano de Albergaria-a-Velha: 1) 1908 (anterior à implementação da linha de caminho-de-ferro); 2) 1910 (posterior à construção da linha de caminho-de-ferro); 3) 1950; 4) 2018.

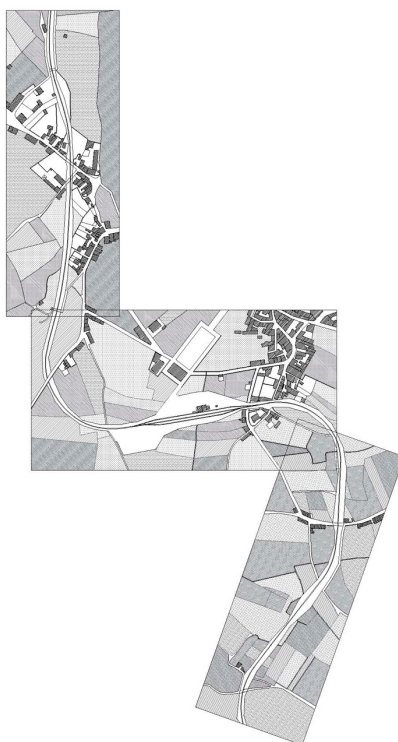


Fig. 3 – Estrutura urbana de Albergaria-a-Velha com a marcação da linha férrea em 1910. Fonte: (Sousa 2018).

Nesta análise, em cada um desses quatro momentos, são consideradas três secções relevantes da linha de caminho-de-ferro em Albergaria-a-Velha, dado o maior número de intersecções que apresentam entre a linha e o espaço público. No seu conjunto, estas três secções têm a disposição representada na **Erro! A origem da referência não foi encontrada..**

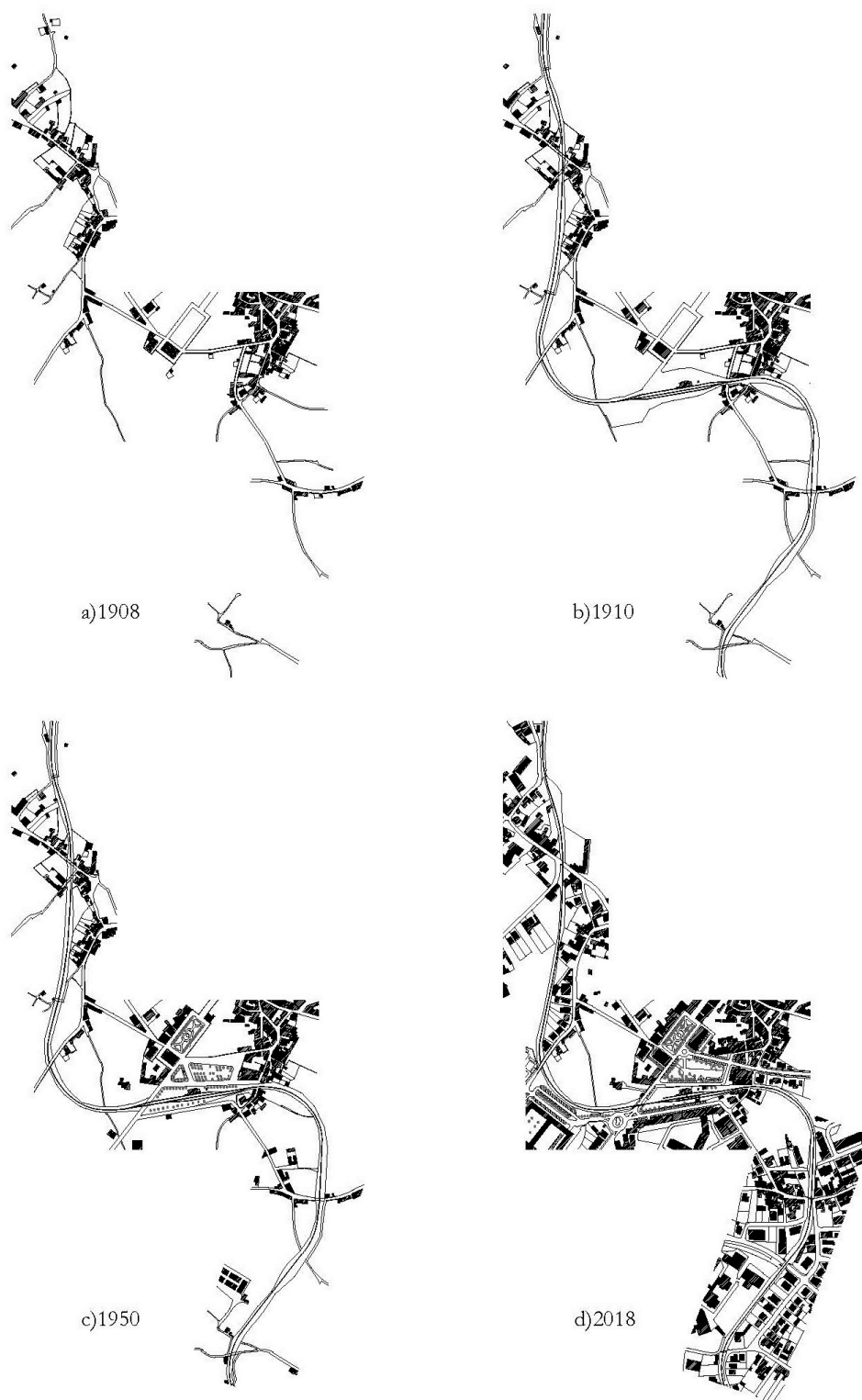


Fig. 4 - Estrutura urbana de Albergaria-a-Velha com a marcação da linha férrea em diferentes tempos.
Fonte: (Sousa 2018).

1908 - Anterior à implementação da linha de caminho-de-ferro

A partir da análise da Fig. 4a (1908), é possível constatar que no ano de 1908 a cidade apresentava uma malha bastante dispersa e um centro urbano pouco consolidado. A sua zona mais densa era composta pelos quarteirões consolidados da urbe, a este do edifício dos Paços do Município e correspondendo ao espaço que se designa atualmente como zona histórica. Devido à agricultura de subsistência, grande parte do atual espaço urbano apresentava-se em solo rural de cultivo.

1910 – Após construção da linha de caminho-de-ferro

A Fig. 4b (1910) corresponde à estrutura urbana logo após a construção da linha férrea. É possível verificar o impacto que esta infraestrutura teve no crescimento urbano. Ainda assim e tendo em conta a topografia verificamos que a linha seguiu os terrenos menos acidentados, evitou as demolições do edificado⁶ e procurou uma proximidade ao centro urbano. A linha contorna a mancha urbana a sul. Dada a vasta área de terrenos agrícolas, a linha impõe o seu desenho por força de algumas expropriações (Ferreira, Vigário, 2010) e secciona um dos quarteirões consolidados da urbe. A estação é edificada a aproximadamente 70 m do edifício dos Paços do Município, construindo-se entre ambos, a rua da estação.

Na área em análise, a implantação da linha redirecionou e seccionou um total de onze vias, o que originou oito novos momentos de tensão (passagens de nível) na mobilidade urbana.

1950

A partir da análise da Fig. 4c (1950), é possível constatar que até esta altura Albergaria-a-Velha não verificou um crescimento muito acentuado. Do construído neste período, pode destacar-se o edifício cultural do cineteatro alba, o bairro social Napoleão e a consolidação parcial da envolvente da praça Ferreira Tavares no centro urbano.

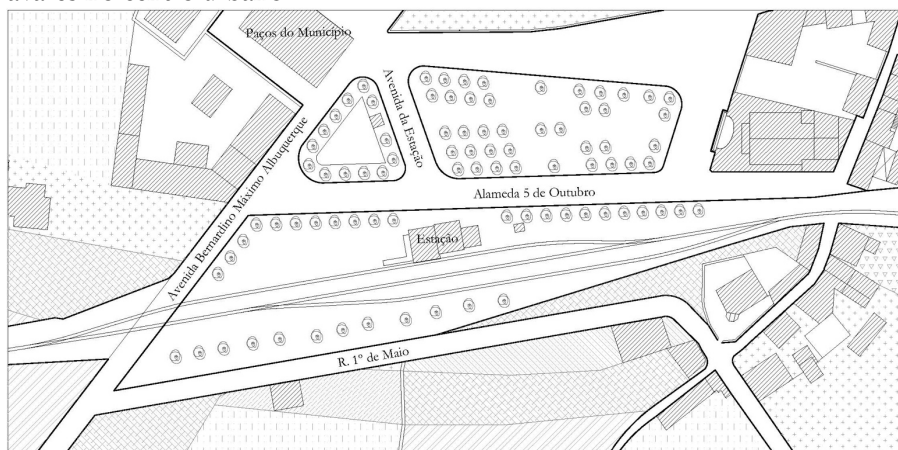


Fig. 5 – Configuração da área envolvente à estação no ano de 1950. Fonte: (Sousa 2018).

As maiores intervenções urbanísticas concentram-se no centro urbano e foram as seguintes: a reformulação da praça Ferreira Tavares; a formação da praça Oliveira Salazar; e a abertura de novas vias - a avenida Bernardino Máximo Albuquerque, a rua 1º de Maio e a Alameda 5 de Outubro. Estas intervenções urbanísticas produziram um grande impacto sobre o largo da estação, limitando-o e conferindo-lhe o atual desenho. Esta foi a primeira vez que um conjunto de transformações urbanísticas ocorreu no espaço físico da linha férrea (**Erro! A origem da referência não foi encontrada.**).

Das diversas intervenções urbanísticas na cidade, destaca-se aquela que surge em função do desenho urbano da linha férrea, a intervenção na nova avenida da estação que une o edifício dos paços do município ao edifício da estação.

O desenho urbano desta avenida vem dignificar a estação, aproximando o centro da cidade da sua porta de entrada. O facto desta avenida ser pequena (70 m) favoreceu uma relação maior entre as partes (frente da estação e praça do município) valorizando a estação.

⁵ À época ainda vila, apenas foi elevada a cidade no ano de 2011

⁶ O preço das expropriações poderá ter sido um motivo pelo qual terão sido demolidos poucos edifícios.

Com a abertura da avenida Bernardino Máximo Albuquerque, surge também uma das passagens de nível com mais tráfego da cidade.

2018

Face às anteriores leituras é notável uma grande transformação da cidade. A abertura de novas escolas e serviços na década de 70 incentivaram o surgimento de uma concentração urbana a sul e a sudeste do centro da cidade. Nesta zona, a malha urbana densificou-se e formou-se um novo núcleo, que agrega os novos serviços, o novo comércio e um maior número de fogos.

Uma observação direta da cartografia atual Fig. 4d (2018) mostra que a linha férrea corta e divide o aglomerado, funcionando como barreira. Todavia, a linha não impediu o desenvolvimento urbano e o edificado desenvolveu-se adossado à mesma. Não se verificam, no entanto, espaços públicos ao longo da mesma.

É também perceptível a formação e alargamentos de diversas vias, cujo desenho acompanha em muitos casos o da própria linha. Deste modo parte do tecido viário apresenta um paralelismo com a linha de caminho de ferro.

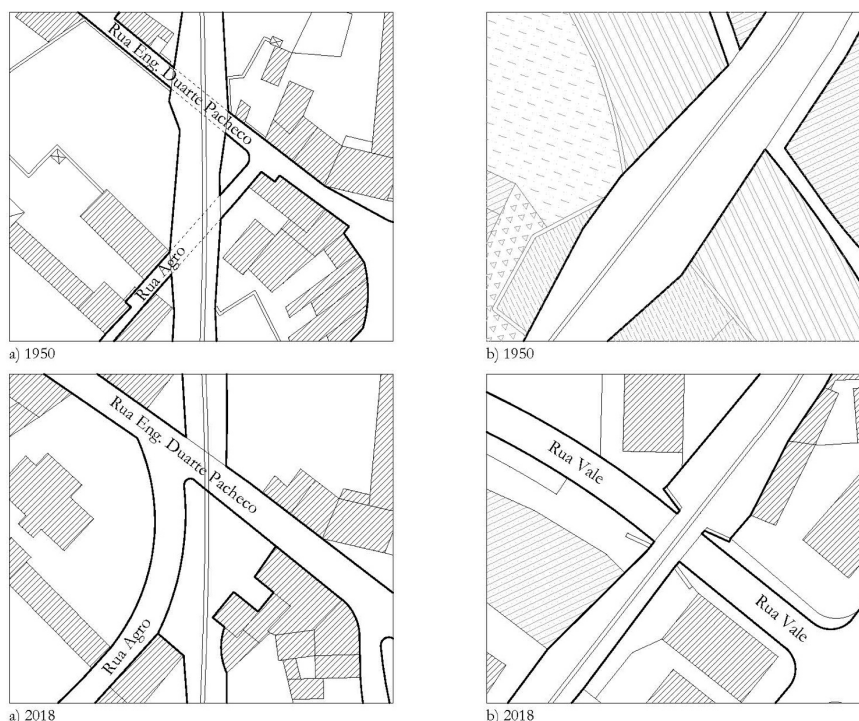


Fig. 6 – a) Relação entre a linha férrea e a rua Agro nos anos 1950 e 2018; b) Posição da linha férrea antes (1950) e depois (até 2018) da construção da rua Vale. Fonte: (Sousa 2018).

Existem situações particulares onde se percebe uma adaptação das vias à barreira física da linha férrea. Exemplos disso são a rua Agro e a rua Vale. No primeiro caso (**Erro! A origem da referência não foi encontrada.**a), a rua Agro forma um cruzamento ao interceder a rua Eng. Duarte Pacheco. Com a construção da linha férrea, esta vai intersectar ambas, formando um pequeno largo entre os três eixos. Além deste elemento formam-se ainda duas passagens de nível com uma distância aproximada de 15m entre ambas e que permanecem até ao redesenho da rua Agro em meados do séc. XX, altura em que é desviada e passa a interceder a rua Eng. Duarte Pacheco antes da linha. Com esta alteração, reduziram-se os momentos de tensão produzidos pela linha ao mesmo tempo que se formou um novo espaço público.

O segundo caso (**Erro! A origem da referência não foi encontrada.**b) parece resultar da necessidade de ligar a zona dos novos arruamentos à rua Comendador Augusto Martins Pereira. A rua Vale, surge assim, paralela às escolas e intersecta a linha férrea abaixo da sua linha de cota, formando no cruzamento entre ambas um novo viaduto. Com esta nova construção, a linha ficou relegada para uma cota superior à da cidade.

No centro urbano podemos observar que as vias formadas durante a primeira metade do século tiveram um papel importante na formação de novas vias e da expansão da mancha urbanizada. Os limites impostos por estas à linha permitiram que uma maior área envolvente ao largo da estação fosse polarizada.

Pelo desenho do espaço público podemos também perceber que a importância da estação foi diminuindo com o tempo, destruiu-se a avenida da estação, sendo atualmente, realizado o acesso a esta, através de uma rua secundária.

Também podemos perceber que a linha assume duas posições opostas no desenho urbano, é reguladora do espaço, mas produz um efeito barreira. Não só no condicionamento das vias que cruza, mas também nos limites que forma ao desenvolvimento da malha urbana. Contudo, esta não impede o crescimento urbano, como é visível na zona dos novos arruamentos, onde a malha urbana cresceu sobre os limites da linha, formando momentos de tensão entre ambas. Um desses momentos é visível entre as ruas Serpa Pinto e Patrício Teodoro Álvares Ferreira, um eixo rápido entre a central de transportes e o centro urbano que está segmentado por uma vala formada pela linha férrea.

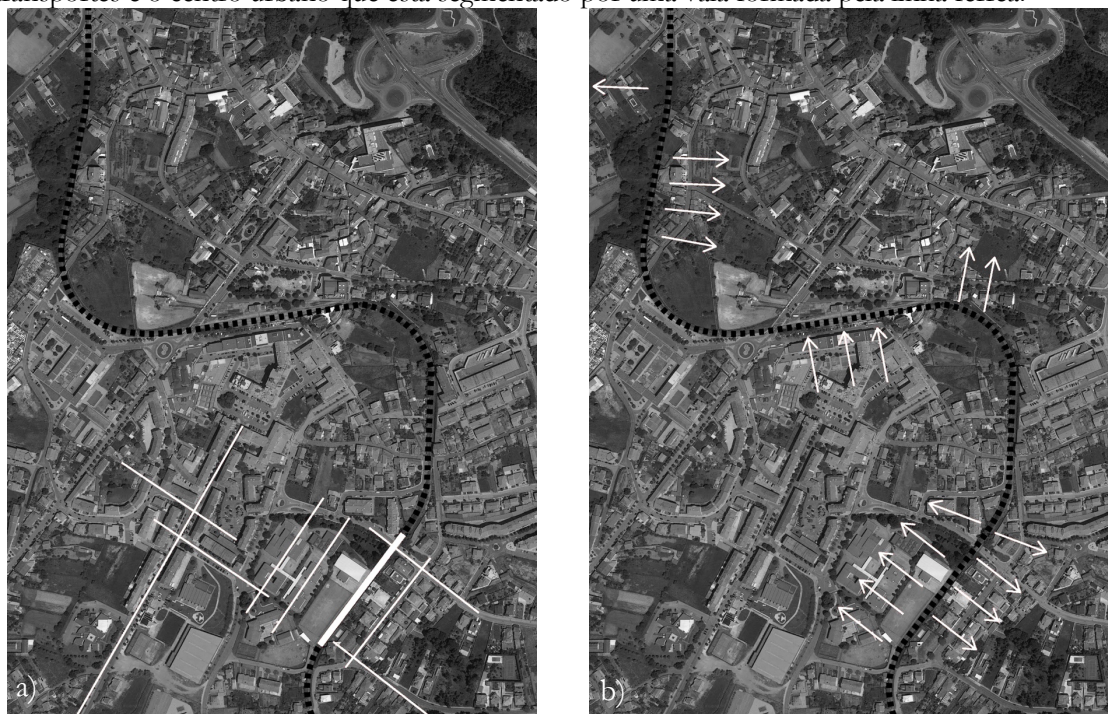


Fig. 7 – a) Esquema do alinhamento do edificado com a linha sobre fotografia aérea; b) Esquema da orientação do edificado com a linha sobre fotografia aérea. Fonte: (Sousa 2018).

A linha tem um papel importante na regulação da malha urbana, principalmente na zona dos novos arruamentos, onde a formação posterior da malha se alinhou pela linha férrea (**Erro! A origem da referência não foi encontrada.a).**

Numa observação geral às construções posteriores à linha (**Erro! A origem da referência não foi encontrada.b)** é também possível perceber que as que se encontram dispostas ao longo da linha, são construídas de costas voltadas para a mesma, enquanto que as construções ao redor da estação se orientam no sentido da mesma. A estação é um objecto de aproximação ao contrário da linha que produz um efeito de afastamento ou desconexão.

3.3 Um apontamento final: a utopia da Sernada Albergariense

Em 1908 é concebido um projeto para a linha férrea do Vale do Vouga (**Erro! A origem da referência não foi encontrada.**), que contemplava o entroncamento do ramal de Aveiro e consequente ligação a Viseu em Albergaria-a-Velha. Esta intenção acabou por não se materializar, devido aos preços excessivos exigidos pelos proprietários para as devidas expropriações, os quais, em alguns casos, atingia um valor de “seis vezes o seu valor real” (Tomás 2016, 52), o que obrigou à alteração da escolha do local para Sernada, onde os preços eram inferiores.

Segundo o projeto original, do Arquivo Histórico do IMT (caixa 365, processo 558) tal infraestrutura comportaria 12 linhas, sendo que a maioria dava acesso às oficinas de manutenção do material circundante, as quais ocupariam uma área aproximada de 2125m². De modo a acolher estas mesmas oficinas, o edifício da estação de 1ª classe e todas as linhas e elementos necessários ao seu correto funcionamento, ocupariam uma área de aproximadamente 22000m², área considerável quando comparada com os aproximados 6000m² ocupados atualmente.

Se por um lado esta poderia ter sido uma rampa socioeconómica, de sediação habitacional massiva e de desenvolvimento urbano extensivo ou de grande densidade, como são os casos do Entroncamento e do Pinhal Novo, por outro lado, este poderia ter sido um fator de descaracterização da malha urbana, não só pela área que ocuparia no centro urbano da cidade, como também pelas diversas vias que teria impedido de surgir e que são atualmente dos eixos mais movimentados da cidade. A área de implantação das oficinas estaria no espaço onde atualmente se encontra o mercado municipal.

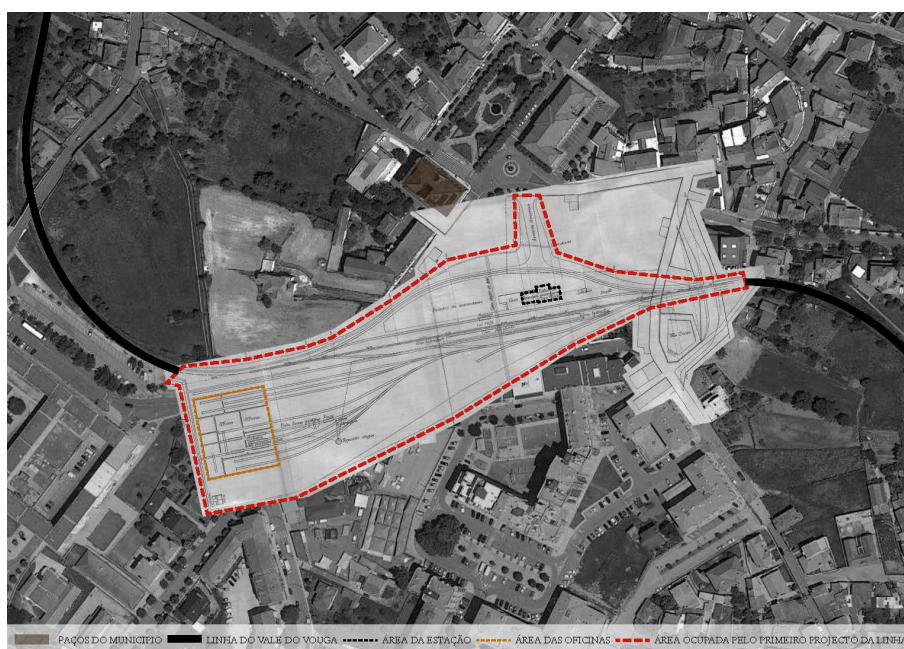


Fig. 8 - Sobreposição sobre fotografia aérea do 1º projeto para a Estação de Albergaria-a-Velha do IMT (caixa 365, processo 558). Fonte: (Sousa 2018).

A Avenida Bernardino Máximo de Albuquerque configura atualmente o eixo principal da cidade, a artéria que une os lugares de Albergaria-a-Velha e Assilhô, em tempos separados e que esta veio transformar num só núcleo urbano. É através desta e da rua José Nunes Alves que se processa o acesso para a zona dos novos arruamento a partir da década de 70 do século passado e onde se concentra a grande maioria dos serviços, comércio e densidade habitacional. É impossível afirmar quais os benefícios/prejuízos que implicaria tal infraestrutura, mas a imagem da cidade seria hoje completamente diferente.

Conclusão

Ao longo deste artigo foi possível constatar que Albergaria-a-Velha sofreu o seu maior crescimento a partir da década de 70 do séc. XX, à semelhança do que ocorreu em diversos outros aglomerados, em muitas situações de forma abrupta e desregulada. Foi igualmente possível perceber, que inicialmente, a implementação da linha de caminho-de-ferro em Albergaria-a-Velha se deu de forma pouco invasiva no território, ocupando, na sua maioria, terrenos agrícolas. No entanto, na observação da sua estrutura urbana atual, a linha férrea apresenta-se como um elemento que secciona e divide a cidade. Mas ainda assim, ao longo do tempo, a linha foi responsável por diversos momentos nos quais a cidade se redesenhou e adaptou em sua função, através de novos edifícios que com ela se alinharam. De facto, a linha teve um papel importante na regulação da malha urbana, principalmente

na zona dos novos arruamentos, onde o crescimento urbano se alinhou pela linha férrea. Desta forma, também a linha de caminho-de-ferro moldou e redefiniu o crescimento urbano em Albergaria-a-Velha, impondo-lhe, de certa forma, o seu ritmo urbano. Conclui-se então que, em Albergaria-a-Velha, a implementação do caminho de ferro produziu dois efeitos opostos no desenho urbano, um efeito barreira que divide e secciona o espaço urbano, mas também um elemento regulador desse mesmo espaço.

Referências bibliográficas

- Alves, R. M. V. (2015). *Arquitectura, cidade e caminho de ferro: as transformações urbanas planeadas sob a influência dos caminhos de ferro*. Coimbra: Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra. Tese de Doutoramento.
- Benevolo, L. (1984). *A cidade e o arquitecto*. Lisboa: Edições 70.
- Benevolo, L. (1981). *As origens da urbanística moderna*. Lisboa: Editorial Presença.
- Choay, F. (1998). *O urbanismo: Utopias e realidades, uma antologia*. São Paulo: Perspectiva.
- Ferreira, D. B., Vigário, R.M. (2010) *Albergaria-a-Velha 1910 – da Monarquia à República*. Aveiro: ADERAV.
- Gravagnuolo, B., Calatrava, J. (1998). *Historia del urbanismo en Europa, 1750-1960*. Madrid: Akal.
- Herculano, A. (2007). *História de Portugal: desde o começo da monarquia até o fim do Reinado de D. Afonso III*. Lisboa: Bertrand.
- Marques, M.A.F. (2005) *A carta de couto de Osselo – 1117*. Paredes: Reviver-Editora.
- Mumford, L. (1982). *A cidade na história: Suas origens, transformações e perspectivas*. São Paulo: Martins Fontes.
- Pelletier, J. e Delfante, C. (1997). *Cidades e urbanismo no mundo*. Lisboa: Instituto Piaget.
- Pereira, H. S. (2010). *As Viagens Ferroviárias em Portugal (1845-1896)*. CEM cultura e memória, 1, 25-40. ISSN 2182-1097-01.
- Pinheiro, M. (2008). *Cidade e caminhos de ferro*. Lisboa: Centro de estudos de história contemporânea portuguesa.
- Pinho, A. F. (1944). *Albergaria-a-Velha e o seu concelho*. Albergaria-a-Velha: Tipografia Vouga
- Pinho, A.H.A. (2001). *Albergaria-a-Velha- Oito séculos do passado ao futuro*. Paredes: Reviver-Editora
- Salgueiro, T. B. (1992). *A cidade em Portugal: uma geografia urbana*. Porto: Afrontamento.
- Santos, G. L., & Fundación de los Ferrocarriles Españoles. (2007). *Urbanismo y ferrocarril: La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Silveira, L. E. da, Alves, D., Lima, N. M., Alcântara, A. e Puig-Farré, J. (2011). *Caminhos de ferro, população e desigualdades territoriais em Portugal, 1801-1930*. *Ler História*, 67, 7-37. ISSN 0870-6182.
- Sousa, B. (2018). *Regeneração do Centro Urbano de Albergaria-a-Velha. Intervenção na Estação dos Caminhos de Ferro*. Covilhã: Universidade da Beira Interior. Dissertação de Mestrado (aguardando defesa).
- Tomás, J. M. F. (2016). *O crescimento, o apogeu e o declínio de Sernada do Vouga: evolução de um aglomerado populacional em função da actividade ferroviária*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Tese de Mestrado.